

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 937 877 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
25.08.1999 Patentblatt 1999/34

(51) Int. Cl.⁶: F02D 41/02, F01N 7/00,
F01N 3/08

(21) Anmeldenummer: 98100278.5

(22) Anmeldetag: 09.01.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE

(71) Anmelder:
Ford Global Technologies, Inc.
Dearborn, Michigan 48126 (US)

(72) Erfinder:
• Dickers, Guido
41068 Moenchengladbach (DE)

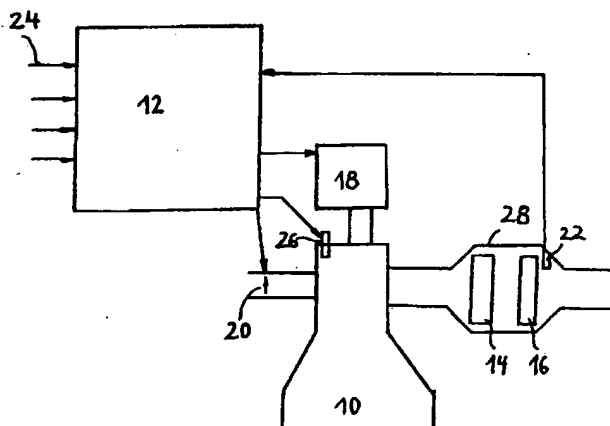
• Himmelsbach, Johann
51789 Lindlar (DE)
• Grieser, Klemens
40764 Langenfeld (DE)
• Philips, Patrick
50858 Köln (DE)

(74) Vertreter: Messulam, Alec Moses
A. Messulam & Co.,
24 Broadway
Leigh-on-Sea, Essex SS9 1BN (GB)

(54) Leckageüberwachung bei einer Abgasbehandlungsanordnung eines Verbrennungsmotors

(57) Die Erfindung betrifft eine Leckageüberwachung bei einer Abgasbehandlungsanordnung (28) eines Verbrennungsmotors (10) mit einem Dreiwegekatalysator (14) und einer Stickoxidfalle (16), einer elektronischen Motorsteuerung (12) mit einer Einrichtung zur Festlegung des dem Verbrennungsmotor zuzuführenden Luft/Kraftstoffverhältnisses Lambda abhängig

von verschiedenen Motorbetriebsparametern. Bei Überschreiten von bestimmten Temperaturen an der Stickoxidfalle im Vollastbetrieb bei leicht fettem Luft/Kraftstoffverhältnis stöchiometrischer Betrieb eingestellt und die Lambda-Regelung unterbrochen.



EP 0 937 877 A1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Leckageüberwachung bei einem Verbrennungsmotor mit einer Abgasbehandlungsanordnung, einer elektronischen Motorsteuerung mit einer Einrichtung zur Festlegung des dem Verbrennungsmotor zuzuführenden Luft-/Kraftstoffverhältnisses Lambda abhängig von verschiedenen Motorbetriebsparametern, wobei der Einstellbereich für Lambda auch Werte größer als 1,0 umfaßt, einer Einrichtung zur Einstellung des von der Motorsteuerung vorgegebenen Luft-/Kraftstoffverhältnisses sowie einer Einrichtung zur näherungsweisen Bestimmung der Temperatur der Abgasbehandlungsanordnung.

[0002] Die Abgasbehandlungsanordnung weist einen konventionellen Dreiwegekatalysator auf. Zusätzlich ist eine Stickoxidfalle (NO_x-Trap) vorgesehen. Die Stickoxidfalle verringert insbesondere die bei einem kraftstoffsparenden Magerbetrieb des Motors auftretenden Stickoxidemissionen.

[0003] Sowohl bei Dreiwegekatalysatoren als auch bei Stickoxidfallen besteht ein bekanntes Problem darin, daß bestimmte, vorgegebene Grenztemperaturen der aktiven Substanzen nicht überschritten werden dürfen, um eine Beschädigung bzw. vorschnelle Alterung zu vermeiden. Es ist heute vielfach üblich, die Stickoxidfalle relativ nahe am Motor anzuordnen, um ein schnelles Aufheizen derselben nach einem Motorkaltstart zu erreichen. Bei dieser Anordnung kann die Stickoxidfalle - vor allem bei einem längeren Motorbetrieb im Vollastbereich - Temperaturen erreichen, die im Bereich der Beschädigungsgrenztemperatur liegen.

[0004] Es ist bekannt, Maßnahmen zur Senkung der Abgastemperatur (z.B. künstliche Gemischanreicherung) zu treffen, wenn die Beschädigungsgrenztemperatur überschritten zu werden droht.

[0005] Es wird jedoch bislang bei der Steuerung des Verbrennungsmotors nicht beachtet, daß die Stickoxidfalle dann besonders in Mitleidenschaft gezogen werden kann, wenn zwischen Dreiwegekatalysator und Stickoxidfalle ein Leck auftritt und dadurch vermehrt Sauerstoff in die Stickoxidfalle gelangt, der mit unverbrannten Kohlenwasserstoffen oder Kohlenmonoxid zu einer verstärkten Erwärmung der Stickoxidfalle und damit zum Überschreiten der Beschädigungsgrenztemperatur führen kann. Dies kann besonders bei angereichertem Gemisch (Lambda kleiner als 1) der Fall sein.

[0006] Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung liegt darin, ein Verfahren der eingangs genannten Art zu schaffen, mit dem eine Beschädigung bzw. vorschnelle Alterung der Stickoxidfalle vermieden werden kann.

[0007] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß bei Überschreiten einer vorgegebenen Grenztemperatur der Stickoxidfalle ausschließlich ein Luft-/Kraftstoffgemisch mit Lambda näherungsweise gleich oder etwas größer als 1,0 eingestellt wird.

[0008] Es wird somit erfindungsgemäß bei Auftreten

eines Lecks und Überschreiten der vorgegebenen Grenztemperatur verhindert, daß der Motor mit einem höheren Kraftstoffanteil, als es einem stöchiometrischen Luft-/Kraftstoffverhältnis entspricht, betrieben (Lambda = 1,0 bei Normierung auf den stöchiometrischen Wert) wird.

[0009] Die Einstellung auf stöchiometrisches bzw. leicht mageres Gemisch erfolgt unter Abschaltung der sonst erfolgenden Lambda-Regelung. Dadurch wird vermieden, daß durch die Leckage verfälschte Werte der Lambda-Sonde für die Regelung benutzt werden.

[0010] Die Überschreitung der Grenztemperatur wird bevorzugt mit der Ausgangstemperatur T_A überwacht. Besteht die Stickoxidfalle aus mehreren Abschnitten, kann die Ausgangstemperatur auch zwischen den Abschnitten gemessen werden. Es können aber auch mehrere Temperaturen, insbesondere zwei Temperaturen an der Stickoxidfalle (Eingangstemperatur T_E und Ausgangstemperatur T_A bzw. durch deren Differenz) überwacht werden.

[0011] Die vorgegebene Grenztemperatur kann vorzugsweise 750-850 °C betragen.

Die vorgegebene Temperaturdifferenz kann vorzugsweise so gewählt werden, daß diese etwa 50 bis 150 °C liegt.

[0012] Insbesondere im Vollastbetrieb, in dem ein fetteres Gemisch eingestellt wird, um das angeforderte Drehmoment bereitzustellen, kann die Zufuhr von Falschluf durch ein Leck schnell zur Erhöhung der Stickoxidfallentemperatur führen. Das Rohabgas enthält in dieser Situation auch unverbrannten Kraftstoff.

[0013] Der unverbrannte Kraftstoff gelangt in die Stickoxidfalle. Dort findet eine Nachverbrennung statt. Da diese Verbrennung zeitlich und örtlich stark begrenzt ist, kann dies zu einer lokalen Überhitzung der aktiven Substanzen in der Stickoxidfalle führen.

[0014] Die Erfindung wird nachfolgend anhand der Zeichnung beispielhaft näher erläutert.

[0015] Der Mehrzylinderverbrennungsmotor 10 wird von einer elektronischen Motorsteuerung 12, die eine Vielzahl von Eingangssignalen 24, wie z.B. die aktuelle Motordrehzahl oder die aktuelle Stellung des Fahrerpedals erhält, gesteuert. Die Motorsteuerung führt Algorithmen zur Ansteuerung einer elektronischen Drosselklappe 20, einer Zündanlage 18 und einer Einspritzanlage 26 aus. Über die elektronische Drosselklappe 20 und die Einspritzanlage 18 kann das Luft-/Kraftstoffverhältnis Lambda des den Zylindern zugeführten Gemisches in weiten Grenzen verändert werden, insbesondere kann unter bestimmten Betriebsbedingungen ein mageres Luft-/Kraftstoffverhältnis eingestellt werden (z.B. Lambda=1,6) oder die Kraftstoffzufuhr völlig unterbunden werden (Schiebebetrieb). Die Motorabgase werden einer Abgasbehandlungsanordnung 28 zugeführt. Diese kann z.B. aus einem Dreiwegekatalysator 14 und einer Stickoxidfalle 16 bestehen. Durch einen Temperatursensor 22 wird die Abgastemperatur an der Stickoxidfalle 16 gemes-

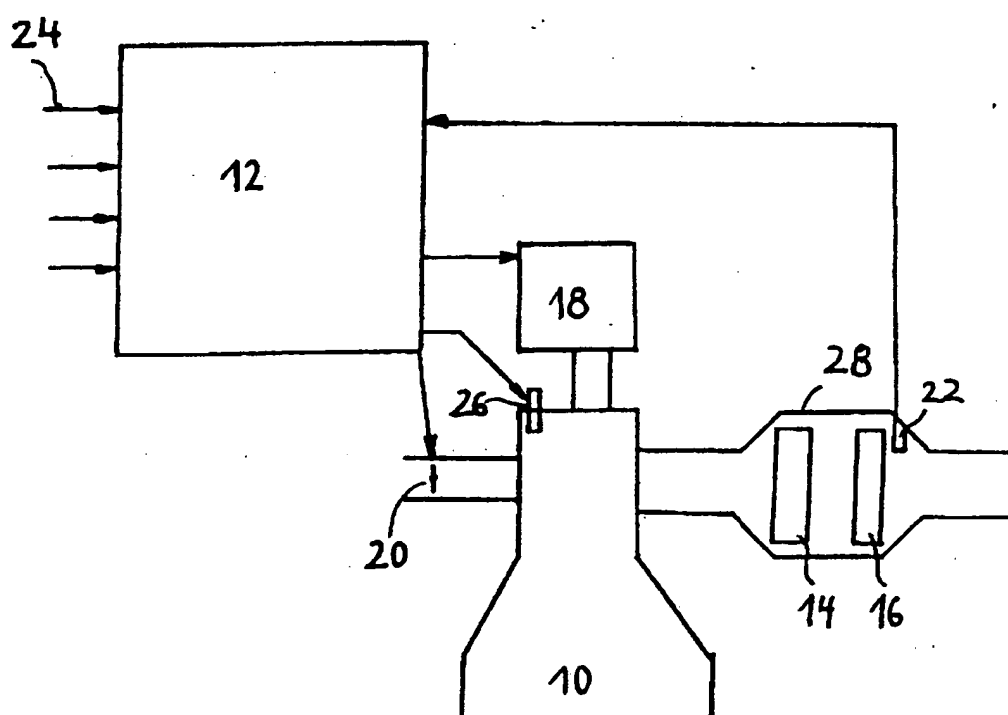
sen.

[0016] Im Falle des Überschreitens eines auf die Temperatur der Stickoxidfalle bezogenen Höchstwertes bei Vollastbetrieb mit leicht fettem Luft/Kraftstoff-verhältnis kann eine Warnlampe für den Fahrer eingeschaltet und/oder ein festgelegter Fehlercode in der Motorsteuerung abgespeichert werden. 5

Patentansprüche

1. Leckageüberwachung bei einer Abgasnachbehandlungsanordnung eines für Magerbetrieb in der Teillast ausgelegten Verbrennungsmotors mit einem Drei-Wege-Katalysator und einer nachgeschalteten Stickoxidfalle, bei der wenigstens eine Temperatur der Stickoxidfalle bestimmt wird, dadurch gekennzeichnet, daß im Falle des Überschreitens eines auf die Temperatur der Stickoxidfalle bezogenen Höchstwertes bei Vollastbetrieb mit leicht fettem Luft/Kraftstoffverhältnis auf gesteuertes stöchiometrisches oder leicht mageres Luft/Kraftstoffverhältnis umgestellt wird. 10 15 20
2. Leckageüberwachung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß als auf die Temperatur der Stickoxidfalle bezogener Höchstwert eine Ausgangstemperatur benutzt wird. 25
3. Leckageüberwachung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß als auf die Temperatur der Stickoxidfalle bezogener Höchstwert je eine Abgas-temperatur benutzt wird, welche unmittelbar vor und hinter der Stickoxidfalle gemessen wird. 30
4. Leckageüberwachung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Falle des Überschreitens eines auf die Temperatur der Stickoxidfalle bezogenen Höchstwertes bei Vollastbetrieb mit leicht fettem Luft/Kraftstoffverhältnis eine Warnlampe für den Fahrer eingeschaltet wird. 35 40
5. Leckageüberwachung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Falle des Überschreitens eines auf die Temperatur der Stickoxidfalle bezogenen Höchstwertes bei Vollastbetrieb mit leicht fettem Luft/Kraftstoffverhältnis ein festgelegter Fehlercode in der Motorsteuerung abgespeichert wird. 45 50

55





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 98 10 0278

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	EP 0 719 931 A (HITACHI LTD) 3.Juli 1996 * Spalte 4, Zeile 1 - Spalte 5, Zeile 48 * * Spalte 6, Zeile 2 - Spalte 8, Zeile 38; Abbildungen *	1-5	F02D41/02 F01N7/00 F01N3/08
A	EP 0 627 548 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 7.Dezember 1994 * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1	
A	US 5 351 526 A (KROHM HARALD ET AL) 4.Oktober 1994 * Zusammenfassung; Abbildung *	1	
A	US 5 158 063 A (HOSODA FUMIO ET AL) 27.Oktober 1992 * Spalte 2, Zeile 49 - Spalte 3, Zeile 61; Abbildungen *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 007, no. 133 (M-221), 10.Juni 1983 & JP 58 048743 A (TOYOTA JIDOSHA KOGYO KK;OTHERS: 01), 22.März 1983, * Zusammenfassung *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 012, no. 336 (M-739), 9.September 1988 & JP 63 097844 A (TOYOTA MOTOR CORP), 28.April 1988, * Zusammenfassung *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 25.Mai 1998	Prüfer Sideris, M
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P4/C03)